

IMAGO

La publication trimestrielle du CAUE 49, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Maine-et-Loire

LA RENAISSANCE d'un vaisseau fantôme

À l'entrée des villes d'Angers et d'Avrillé, sans affectation depuis soixante ans et laissé à l'abandon depuis plus de quarante, une longue masse grise marquait le paysage. On évoquait « l'école d'aviation » avec nostalgie, crainte ou mystère. Elle était une zone, sans projet, sans avenir, avec pour perspective la démolition et pour présent l'activité ludique ou vandale de jeunes aventuriers. Avec la délocalisation de l'aérodrome, on allait même oublier ses racines. Le patrimoine du XX^e siècle allait toutefois bientôt entrer dans la reconnaissance historique. Il était temps qu'on y pense et qu'on arrête l'indifférence qui, peu à peu, gangrenait une œuvre architecturale dont aujourd'hui chacun s'attache à reconnaître l'exception. C'est aujourd'hui chose faite et l'histoire vaut bien qu'on la raconte.

Christian GAUDIN

Histoire d'un sauvetage

d'une ancienne école d'aviation...



L'architecture d'un bâtiment est comme celle d'un corps vivant. Il y a la chair, les muscles et le squelette qui déterminent la force, l'équilibre et la proportion des masses. C'est ce qui se voit. Et puis il y d'autres choses, de l'ordre de l'indicible, qui donnent l'émotion ou l'irrépressible sentiment d'harmonie. C'est ce qui se ressent. L'école d'aviation, lorsqu'on la visite en décembre 2000, est comme un écorché, quelques lambeaux subsistent encore et s'accrochent à la carcasse mais le corps est à l'agonie. Déjà la végétation s'empare de ce qui est depuis trop longtemps battu par le vent et la pluie, comme pour l'engloutir. On n'aperçoit pratiquement plus les fards de la splendeur passée, sauf au détour d'une mosaïque qu'on dégage du pied ou d'un piano de cuisine en fonte encore en place, illustration d'une résistance vaine et meurtrie. Elle est un fantôme, échoué et qui n'en finit pas d'expirer.

En enjambant les monceaux de gravats et de débris divers, témoignages d'une occupation sauvage et dévastatrice, on aurait pu penser que la cause était entendue et qu'il fallait mieux penser à l'avenir en faisant table rase. Mais il y avait la lumière qui inondait le bâtiment en ce début d'hiver, en frisant la ruine. Il y avait l'exceptionnelle qualité de cette lumière dans ce qu'on imaginait des volumes retrouvés. Les coups de boutoir du temps n'avaient pas totalement effacé le rythme des ouvertures et leurs splendides proportions. Et le miracle de la façade principale du hall, étrangement sauvegardée, comme si l'aviateur qui en orne fièrement l'axe central avait gardé une autorité désespérée sur les destructeurs. On savait aussi, rien qu'en levant la tête vers les balcons ouverts d'où s'échappaient les élèves pilotes en cas d'alerte, que le bâtiment respirait aussi de sa courte mais brillante histoire. On entendait les rires des pensionnaires à l'écoute du récit des escadrilles. On pensait aux héros qui avaient quitté brusquement les lieux un matin de mai 1940. Il n'était alors plus question d'oubli qui engloutirait l'histoire mais de l'impérieuse nécessité d'œuvrer à la renaissance du lieu et à sa nouvelle vie.

Vue intérieure de la Compagnie Française d'Aviation en 1988 (Photo : Inventaire général des Pays de la Loire).

...à la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage

Tout ce travail est dérisoire, petite peine de tous les jours. Comme pour les insectes pitoyables, l'effort inlassable est payant : « À ce train-là, dit-on, jamais la fourmi, jamais l'abeille, jamais le mur. » Pourtant déjà une toise, le mois prochain deux, le passant reviendra un jour et dira : « Tiens, c'est déjà fini, ils sont allés biens vite. » Il n'aura pas vu le travail dans la boue, les cailloux [...]. Il n'aura pas pensé à la chaux qui brûle, à la roue qui écrase, aux cordes qui cassent, à la chaleur étouffante, au vent de sable qui blesse les yeux, et qui pousse l'homme en équilibre ; à la pluie pénétrante, aux mains bleuies et maladroitement, au gel qui détruit le travail de la veille, à l'erreur humaine qui bâtit pour démolir [...].

Fernand Pouillon, *Les Pierres sauvages*.

Après quatre années d'habituelles vicissitudes, de recherches d'appuis et de financements, de doutes aussi sur la faisabilité des choses, le chantier de la réhabilitation de l'ancienne école d'aviation est engagé en mai 2004. L'équipe de maîtrise d'œuvre, après consultation ouverte et audition, est retenue le 28 janvier 2002, Maxime KETOFF en est l'architecte mandataire.

Avec ce chantier, durant treize mois, le lent et progressif retour à la vie de l'ancienne école d'aviation va être une aventure passionnante. On commence par le grand nettoyage et le déblaiement d'un bâtiment englué par tant d'abandon. Plusieurs semi-remorques y suffiront en déplaçant les marques de la résignation vers une décharge de la région de Vihiers. Alors vient celui de l'orthopédie, chaque poutrelle étant savamment inspectée et traitée suivant

le niveau du mal, de la potion chimique à l'emplâtre ou à l'attelle de carbone. C'est le squelette qu'on répare d'abord en redonnant fierté à un ensemble qui, de nouveau, toujours fragile, semble se tenir debout. Le déblaiement a d'autre part laissé réapparaître les sols, mosaïques savamment mises en œuvre par Isodore ODORICO et dont la conservation, lorsqu'elle est possible, rapidement s'impose. Au-delà de sa conception initiale, le chantier guide ainsi le projet comme une œuvre qu'on construit sur le tas, au gré des découvertes qui ne sont pas toutes des surprises.

Maxime KETOFF pilote ces évolutions avec talent, même si le maître d'ouvrage agace avec l'atermoiement récurrent de ses exigences. Au bout du compte, le tandem s'avèrera performant et les tensions induites par des appropriations croisées sauront produire de l'imagi-

nation et de l'intelligence. Ainsi, par exemple, de cette cage d'escalier dont l'ouverture discutée donnera le bonheur de perspectives et d'un rapport intérieur/extérieur inédit. Ainsi encore de la fermeture du hall central que les contraintes économiques contraignent à ne pas être exécutée. Si l'architecture est un combat et qu'un arsenal s'oppose à elle à coup de normes et de rigueurs budgétaires, la réhabilitation de la Compagnie Française d'Aviation (C.F.A.) aura toutefois largement échappé à cette règle, grâce à son architecte et à la simplicité d'un projet qui naturellement s'impose. On le doit aussi à l'efficacité de l'ensemble d'une équipe de maîtrise d'œuvre - et notamment de son économiste - et à la compétence des entreprises qui semblent avoir mené leurs travaux avec la conviction de contribuer à une renaissance. Tout cela y a concouru. ■

COMPAGNIE FRANÇAISE D'AVIATION

1938 - Construction d'une nouvelle école de pilotage sur le site de l'aérodrome d'Angers-Avrillé.

Maître d'ouvrage : Compagnie Française d'Aviation

Maître d'œuvre : Ernest Bricard, architecte, Henri Enguehard, collaborateur.

1939 - Première promotion d'élèves pilotes : Promotion Z

1940-1944 - Occupation du bâtiment par l'armée allemande.

1945 - Nationalisation de la formation des pilotes. Le bâtiment est laissé sans fonction.

1969 - Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région angevine suppose la démolition du bâtiment compris dans l'emprise du contournement autoroutier.

1970 - Abandon définitif du bâtiment par son propriétaire parisien, la Compagnie Française d'Entreprise (CFE).

2000 - Labellisation de l'ancienne école d'aviation CFA au titre du Patrimoine du XX^e siècle. Décision du CAUE de Maine-et-Loire d'y implanter son siège social dans le cadre d'une Maison de l'Architecture, de la Ville et du Paysage.

Mars 2002 - Choix de l'architecte Maxime Ketoff.

Février 2004 - Inscription de l'ancienne école d'aviation CFA à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques.

Mai 2004 - Début des travaux de réhabilitation.

Juillet 2005 - Réception de l'ouvrage. Ouverture de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage.



Vue de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage en septembre 2005.

Après 13 mois de chantier ... embarquement immédiat

La livraison de l'ouvrage est effective en juillet 2005, un petit mois de retard par rapport à l'échéance convenue. Aujourd'hui le bâtiment fonctionne et la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage vit ses premières semaines. La métamorphose est consommée. L'espace est d'abord celui du travail du CAUE, de l'URCAUE, et du PACT ANJOU Habitat et développement, installés dès juillet alors que l'équipe d'Alisée devait le rejoindre à l'échéance de septembre. Des équipes réunissant globalement une quarantaine de personnes et qui découvrent le plaisir de nouveaux locaux et le désagrément de quelques rodages.

La salle d'exposition a présenté durant tout l'été le développement durable et sa relation à l'architecture bois. L'inauguration de cette première exposition, le 18 juillet a plus largement mobilisé les professionnels que d'habitude, curiosité oblige sans doute. Le public, lui, ne s'est pas encore approprié un espace qui lui est pourtant dédié mais dont l'environnement, cet été, aura été très contraint par les aménagements routiers en cours. Il faut laisser le temps de la mise en route, on ne sort pas d'un demi-siècle de sommeil meurtri sans avoir une sorte de « gueule de bois ».



Sculpture de l'aviateur ornant le porche central et réalisée par René Guilleux.



Vue du plateau paysager à l'étage de l'aile sud.

Avec octobre, trois mois après l'installation, les habitudes commencent toutefois à apparaître. On parle de « La Maison de l'Architecture », on s'approprie sa longue silhouette que la déviation de l'avenue René Gasnier frôle pour une bonne année encore. La documentation s'installe, s'organise et

s'ouvre comme il se doit à un plus large public. Les particuliers s'y rendent pour recevoir une aide ou un conseil. Les professionnels de l'architecture s'y réunissent. Bientôt l'atelier pédagogique sera ouvert à la sensibilisation des scolaires au patrimoine contemporain. Le rythme ordinaire de la Maison commence à battre. On attend les « festivités » de la Semaine inaugurale, du 14 au 21 octobre comme un vrai signal de départ. L'école d'aviation est sauvée, elle ne pense plus à l'aéronautique pionnière et à ses héros de Normandie Niemen mais au développement durable et à la qualité de la vie. C'est une autre aventure, au début d'un autre siècle. L'une comme l'autre était et est bien de son temps en s'inscrivant dans la modernité et l'espérance. Avec une bonne dose d'utopie constructive. ■

s'ouvre comme il se doit à un plus large public. Les particuliers s'y rendent pour recevoir une aide ou un conseil. Les professionnels de l'architecture s'y réunissent. Bientôt l'atelier pédagogique sera ouvert à la sensibilisation des scolaires au patrimoine contemporain. Le rythme ordinaire de la Maison commence à battre. On attend les « festivités » de la Semaine inaugurale, du 14 au 21 octobre comme un vrai signal de départ. L'école d'aviation est sauvée, elle ne pense plus à l'aéronautique pionnière et à ses héros de Normandie Niemen mais au développement durable et à la qualité de la vie. C'est une autre aventure, au début d'un autre siècle. L'une comme l'autre était et est bien de son temps en s'inscrivant dans la modernité et l'espérance. Avec une bonne dose d'utopie constructive. ■



Juin 2004.



Octobre 2004 (Photo : B. Rousseau).



Août 2004.



Décembre 2004 (Photo : B. Rousseau).



Octobre 2004 (Photo : B. Rousseau).



Octobre 2004.



Avril 2004.



Après réhabilitation en septembre 2005.

CRÉATION DU SIÈGE DU CAUE DE MAINE-ET-LOIRE ET DE LA MAISON DE L'ARCHITECTURE, DES TERRITOIRES ET DU PAYSAGE

Maître d'ouvrage

- Conseil d'Architecture, d'urbanisme et de l'Environnement de Maine-et-Loire (CAUE), Bruno LETELLIER et Franck GAUTRE

Maître d'ouvrage délégué

- Société d'Équipement de Maine-et-Loire (SODEMEL), Claude HACAULT

Maîtres d'œuvre

- Maxime KETOFF, architecte mandataire
- Technique et Chantiers, économiste, René NEAU
- CERT structure, BET structures, Laurent ROSSEZ
- Rabier Fluide concept, BET Fluides, Pascal RABIER, Benoît VIGNERON, José CHAUMEAU

Bureau de contrôle

- SOCOTEC, Pierre CHATAIGNER

Coordonnateur SPS

- SOCOTEC, Frédéric SUREAU

VRD

- SACER Atlantique, Daniel DESHAIES

Démolitions Gros œuvre

- S.A.R.L BONNEL, Pascal BONNEL, Roland LARDEUX, Michel MONGAZON

Traitement des façades

- PROTECFA, Laurent MEUNIER, Gilles MENARD

Étanchéité

- SOPREMA, Patrice BUCAS

Menuiseries

- Ouest Serrurerie, Raymond POTET

Métallerie Serrurerie

- Ouest Serrurerie, Raymond POTET

Menuiseries intérieures bois

- Rousseau S.A.S, Stéphane BESNIER

Cloisons sèches - Plâtrerie

- 3PIA, Laurent CHAUMEAU

Faux plafonds

- COMISO S.A.S, Roger ROUSTEAU

Revêtements scellés

- Maleinge, Thierry GALLARD

Peinture

- Vallées S.A.S, Nicolas POP, David RAOULT

Ascenseur

- Thyssen Krupp, Arnaud DENEKER, Olivier COURCOUL, Daniel DROLON

Élévateur Personnes à Mobilité Réduite

- CFA, Pierre-Yves GOUPIL

Plomberie - Chauffage - Ventilation

- SEITHA, Jérôme MARTIN, Yann TRAVERE

Électricité - Courants faibles

- Juret S.A., Jean-Robert HUMEAU, Raymond VERGER



Compagnie Française d'Aviation vers 1939 (Archives privées Paul-Robert Morin).

Témoignages

acteurs d'hier et d'aujourd'hui



Paul-Robert Morin, ingénieur des Arts et Métiers, propriétaire de la Compagnie Française d'Aviation de 1961 jusqu'en 2000, évoque les débuts puis les évolutions nécessaires prises par l'entreprise après la guerre.

Imago < Pouvez-vous évoquer les débuts de la Compagnie Française d'Aviation ?

Paul-Robert MORIN < Je souhaite d'abord préciser que je relate des faits de mémoire, et celle-ci n'est pas toujours précise. Les bombardements tant du site angevin que du site de Boulogne ont fait disparaître les pièces d'archives qui permettraient de vérifier les dates, notamment.

Alexandre Heinrich, ingénieur des Arts et Métiers, formé à Angers, fonde la CFA dont le siège est à Boulogne-Billancourt, aux débuts des années 1920.

L'entreprise développe plusieurs activités, elle construit des avions et ouvre plusieurs centres d'entraînement pour les futurs pilotes. Le site d'Angers est l'un des plus importants. Avant 1940, le site d'Angers est exclusivement affecté à la formation d'élèves-pilotes pour l'aviation civile¹. Heinrich a des attaches personnelles et familiales dans la région angevine, ainsi il développe des programmes et installe des pompes

à eau dans plusieurs communes du département.

Le directeur technique de la CFA, Pinault, est également un ingénieur des Arts et Métiers d'Angers ; il s'est retiré à Saint-Martin-du-Fouilloux.

I < Avez-vous connu la période d'édification du nouveau bâtiment de l'école d'aviation ?

PRM < Avant la guerre, l'école forme des pilotes, puis le bâtiment est réquisitionné par les Allemands pendant la guerre. Il devient alors la cible des bombardements de 1944. Le bâtiment et le hangar sont très endommagés. Après 1945, Heinrich entend poursuivre l'activité engagée avant guerre. Il entreprend donc la reconstruction des bâtiments et du hangar. Mais un décret en 1951 ou



Première promotion d'élèves pilotes « Promotion Z » (Archives privées : Jean-Claude Augst).

1952, retire la possibilité de former des pilotes aux écoles privées. Quant aux pilotes civils, ils sont formés par les aéro-clubs. Le bâtiment inauguré avant le conflit est donc inoccupé. Il fait l'objet de convoitise de la part de la municipalité.

I < Que devient cet édifice quand vous rachetez l'entreprise ?

PRM < Je reprends la Compagnie Française d'Aviation en 1961, le bâtiment est déjà dégradé. Je trouve cela lamentable. Comme l'école ne peut plus servir, je souhaite lui offrir une nouvelle activité. Mais l'incendie du poste de gardiennage dans les années 1960 accélère la dégradation du bâtiment.

I < Quelles sont alors les activités de la CFA ?

PRM < À l'époque, la CFA fabrique quelques éléments d'avions, elle répare des avions endommagés lors du conflit mondial sur le site de Boulogne-Billancourt. Nous sommes spécialisés dans le réentoilage des avions à ossature métallique. D'ailleurs certains avions que nous réparons comme les Freedman sont déjà des machines de collection. Ils sont très courus par les services de maintenance de l'aviation française, d'autant que de nombreux modèles ont été utilisés par les Américains. À cette activité succède l'emboutissage des métaux, puis la fa-

brication de pièces plastiques pour la robinetterie. La Compagnie Française d'Entreprise est rebaptisée ainsi lorsque j'ai vendu une part de l'entreprise, le nouvel acquéreur souhaitant conserver le nom historique de l'entreprise ; la CFE est aujourd'hui en sommeil. Je souhaite seulement emmener mes quelques vieux collaborateurs jusqu'à la retraite. Mais je suis ravi que cet édifice angevin de la Compagnie Française d'Aviation soit promis à un nouvel avenir. ■

¹ Les pilotes sont certes civils, mais ils sont préparés pour passer les brevets de pilotes militaires ou civils. (NDLR)



André Orain,
fils du sous-
directeur de l'école
d'aviation, et riverain
depuis toujours
de l'aérodrome

évoque les débuts de l'école, son fonctionnement puis sa fermeture après la seconde guerre mondiale.

Imago < Vous souvenez-vous des débuts de l'école d'aviation ?

André Orain < La Compagnie Française d'Aviation installe son école à Angers au début des années 1920. Elle bénéficie de la dynamique créée par l'aéroclub de l'Ouest présidé par Gasnier du Fresne, de l'existence d'une base dédiée à l'aérostation ainsi que de la proximité de la caserne Langlois (rebaptisée Verneau).

La CFA possède trois écoles ; celle d'Angers est vraiment une école d'apprentissage. Après l'obtention de leur brevet, les jeunes partent dans une école de chasse ou de bombardement. Qu'ils fassent partie de l'aviation populaire civile, des engagés et ou qu'ils suivent la préparation militaire supérieure, tous les jeunes prétendent au brevet de pilote. L'école forme jusqu'à 300 élèves par an, tous ne fréquentent pas bien sûr l'école au même moment. Ainsi la préparation militaire supérieure durait au moins deux mois.

Monsieur Richard est directeur de 1931 à 1935, Monsieur Paris lui succède de 1935 ou 1936 à 1940. Mon père, Raymond Orain, est directeur-adjoint de l'école de 1931 à 1940. Il est mobilisé dans le service des aérostatiens. Messieurs Heinrich et Maquet dirigent les trois établissements depuis Paris.

I < La CFA préexiste au bâtiment, mais c'est lui qui aujourd'hui incarne ce passé, quel est le contexte de sa construction ?

AO < Les locaux loués par la CFA deviennent trop exigus. De même les hangars ne permettent pas d'accueillir tous les avions. C'est pourquoi ils étaient démantelés et stockés dans un immense entrepôt dans le secteur de la rue de la Chalouère.

La construction du bâtiment de Bricard débute dès 1937, l'école ouvre dans ses nouveaux locaux dès septembre 1938.

I < Que se passe-t-il durant la guerre ?

AO < En 1940, les Allemands occupent la caserne voisine, la ferme et l'école ; la plupart des pilotes partent dans le sud-ouest pour poursuivre leur formation. Grâce aux nombreuses expropriations, les Allemands agrandissent les limites du terrain d'aviation ; ils cimentent la piste est-ouest. Ils abandonnent le bâtiment en 1942 ou 1943.

Le hangar construit par les Allemands est touché par les bombardements alliés ; les fenêtres du bâtiment dont seul l'angle nord est endommagé volent en éclat. Des dommages de guerre de l'ordre de 44 millions de francs sont alloués pour les travaux de remise en état et la reconstruction du hangar. Tout est arrêté à la moitié du chantier, vraisemblablement suite à la réforme



Compagnie Française d'Aviation vers 1939
(Archives Musée régional de l'Air).

ministérielle concernant la formation des pilotes. Dès lors le bâtiment est vandalisé, les radiateurs sont volés. L'aéroclub utilise quelques temps l'aile nord pour donner des cours de parachutisme. Les planeurs sont rangés dans le hangar. Mais le bâtiment se détériore petit à petit.

Dans les années 1990, le sigle en lettres métalliques qui surmonte le hall est tellement abîmé qu'un serrurier est appelé pour le démonter.

I < Que devient le personnel de l'école après sa fermeture ?

AO < Nombreux sont ceux qui partent. Mes parents possédaient une maison qui existe toujours derrière le monument à l'Anjou pionnier de l'aviation. Expropriés par les Allemands, ma famille quitte Avrillé pour rejoindre de la famille dans le sud-ouest. Nous rentrons en 1945, notre maison est minée, ce sont les Américains qui la déminent. Mon père a étudié à l'école des Beaux-Arts ; il s'installe à son compte en tant que géomètre-expert.



L'équipe de direction de la Compagnie Française d'Aviation avant 1938 - à gauche, M. Raymond Orain - (Archives privées André Orain).

I < Avez-vous conservé des contacts avec le milieu de l'aviation ?

AO < Nous fréquentions beaucoup le terrain d'aviation, nous connaissions les pilotes. J'habite toujours en face de ce qui est aujourd'hui l'ancien terrain d'aviation. Je pourrais raconter

de nombreuses anecdotes concernant la vie de l'aérodrome comme celle-ci. Monsieur Renault, arboriculteur, habitait une maison avec une très haute cheminée en face le terrain. Les élèves s'amusaient à raser cette cheminée lors des atterrissages de même ils rasaient les « marguerites », c'est-à-dire les chênes qui bordaient le terrain. J'ai également été témoin de nombreux accidents plus ou moins graves. Je me souviens très bien d'un pilote dans un Morane 230 qui venait de larguer un planeur, il est tombé en panne sèche et s'est écrasé sur la piste. J'ai également de très heureux souvenirs, notamment des meetings comme celui de la dernière édition des 12 heures d'Angers. ■



La livraison de l'ancienne école d'aviation est l'occasion pour **Maxime Ketoff** d'établir le bilan des conditions de réalisation de ce projet et d'aborder ses conceptions de la réhabilitation, son rapport à la notion de patrimoine et de création architecturale.

Imago < Étiez-vous familier de cette architecture des années 1930 ; étiez-vous déjà intervenu sur un édifice béton comme la CFA ?

Maxime Ketoff < Ce type d'architecture n'est pas nouveau pour moi, j'aime cette architecture des années 1930 qui s'illustre parfaitement au musée d'Art moderne de Paris. J'ai étudié de nombreux bâtiments italiens contemporains et de style similaire à Rome. Mais la particularité de la Compagnie Française d'Aviation réside vraiment dans l'étroitesse du bâtiment. Il ne s'agissait donc pas d'un choc mais d'une nouvelle rencontre avec ce style rigoriste caractéristique des années 1930.

I < En cours d'étude, l'édifice est inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques, en 2003. Quelles sont les répercussions sur le projet ?

MK < Cette décision fait entrer de nouveaux interlocuteurs sur la scène avec lesquels il faut discuter ; il faut

entamer un nouveau dialogue. Il faut travailler ensemble, c'est évident. Mais je n'aborde pas cela comme une contrainte supplémentaire.

I < La réhabilitation est un exercice architectural particulier : quels sont les critères qui motivent une restitution ou au contraire une création originale ? Comment s'établit l'équilibre entre les deux ?

MK < La restitution est un travail très différent de l'interprétation. Elle implique en amont des recherches historiques et archéologiques. Par exemple, il faut gratter les murs pour retrouver les couches de peintures ou d'enduits initiales puis faire faire des analyses pour retrouver les pigments ou la composition d'un matériau. Toutes les entreprises ne sont pas capables de réaliser de tels prélèvements. Il s'agit donc d'une démarche spécifique qui exige davantage de moyens.

Pour autant on peut engager une restauration sur un bâti existant sans ce préambule et proposer une libre

interprétation. La condition sine qua non est la réversibilité de l'intervention ; c'est l'option qui a été choisie à la CFA, certaines parties par contre comme les menuiseries ont fait l'objet d'un dessin reprenant le dessin d'origine.

I < À ce propos, pouvez-vous évoquer votre point de vue concernant la couleur ?

MK < Les travaux autoroutiers voisins ont révélé la présence d'une terre très rouge, un rouge extraordinaire. Une incertitude persistait sur la couleur d'origine du soubassement, j'ai donc proposé un rouge rappelant celui du sous-sol. Il ne s'agit pas d'un rouge constructiviste mais plutôt d'un rouge français bref terre d'Anjou.

Les couleurs intérieures sont moins capitales car elles ne sont pas ou peu visibles de l'extérieur. On peut se permettre des choses plus étonnantes. Personnellement, j'ai des visions en noir et blanc, comme un photographe, c'est la lumière qui façonne la couleur. J'utilise davantage la couleur dans mon travail de scénographe.

L'équipe du CAUE et les autres partenaires avaient des envies de couleur, nous l'avons donc intégrée dans le projet. Géraldine, une jeune coloriste stagiaire au CAUE a réalisé un formidable travail de recherche. Je souhaitais conserver une unité de ➡



Vue de l'ancienne école d'aviation depuis la tranchée du chantier autoroutier (Photo : Bernard Renoux).

➔ lecture à l'ensemble du bâtiment, c'est pourquoi le choix s'est porté sur les couleurs déjà présentes dans les mosaïques d'origine notamment au sol. Ceci afin d'éviter un effet arlequin avec tout le respect que je porte au personnage de Goldoni mais pour d'autres raisons.

I < Quelles étaient les principales contraintes de ce bâtiment ?

MK < Il s'agit visuellement d'un seul bâtiment, mais il est en réalité composé de deux entités autonomes, les deux ailes, séparées par la tour de contrôle. Cette dichotomie entre les trois parties implique un fonctionnement particulier.

Compte tenu de l'étroitesse du bâtiment, il fallait à tout prix éviter l'écueil d'un couloir à côté d'un autre couloir, avec une circulation trop large pour des petites pièces. La gageure était de trouver des proportions agréables pour les bureaux et salles de réunion. Deux espaces sont particuliers : le vaste plateau paysager des chargés d'études du CAUE à l'étage de l'aile sud ainsi que la salle d'exposition située au rez-de-chaussée de l'aile nord. Tous les espaces sont abondamment éclairés ; il faudrait d'ailleurs réaliser des mesures de luminosité pour affiner l'emploi de l'éclairage artificiel, notamment pour la salle d'exposition.

I < En comparant votre expérience du chantier exercée à Paris, percevez-vous des différences dans les relations avec les entreprises ?

MK < J'avais déjà travaillé avec les entreprises locales sur le musée Jules

Desbois à Parçay-les-Pins pour apprécier la qualité des rapports.

Et puis les relations avec les entreprises en province sont toujours meilleures qu'en région parisienne. Les gens sont moins pressés, moins tendus, il y a moins de turn-over parmi le personnel, les gens prennent plus facilement des initiatives. Le dialogue est plus constructif. À Paris, le chef de chantier change sans arrêt, le suivi n'est pas du tout le même.

L'intérêt d'un tel chantier de restauration réside aussi dans la nécessité pour les entreprises d'utiliser des savoir-faire qu'elles délaissent sur des chantiers de construction neuve. Ainsi le serrurier a retrouvé des gestes de serrurier fabriquant du sur-mesure. Quant au peintre, il a dû réaliser de nombreux essais. Un chantier de réhabilitation nécessite plus de temps pour le choix de telle solution plutôt qu'une autre, avec la même exigence de respect de l'enveloppe budgétaire. Nous avons dû faire des économies sur certains postes, c'est habituel.

Il faut d'ailleurs noter que nous sommes restés dans les prévisions. Nous avons travaillé avec un budget serré, comme toujours, dans un calendrier tout aussi court. Mais cette contrainte budgétaire ne doit pas être un alibi pour justifier la médiocrité. Je ne pense pas que l'on crée des choses plus belles parce que l'on a plus d'argent.

I < À l'origine du projet, des solutions HQE ont été envisagées puis délaissées, comment l'expliquez-vous ?

MK < Les démarches HQE et plus largement de développement durable doivent être des démarches de groupe.

Le rafraîchissement par le sol a été abandonné car la solution technique n'était pas sûre, il nous manquait le temps et l'argent pour les essais. Le bâtiment doit être bien ventilé, notamment en partie haute, d'où les volets ajourés qui permettent de régler la luminosité et la ventilation.

Il faut aussi comprendre que les normes HQE sont plus difficiles à appliquer pour une réhabilitation. La première chose à noter est que le bâtiment n'a pas été déconstruit...

I < La nature de la maîtrise d'ouvrage, composée en grande partie par des architectes, a-t-elle généré des relations particulières ?

MK < Bien évidemment, au CAUE, on est tous un peu architecte, mais c'est moi, en tant que maître d'œuvre qui suis responsable. Mon expérience d'enseignant m'a beaucoup servi. Certains points ont été très discutés, j'en ai résolu d'autres seuls. Nos rapports étaient très clairs.

I < Êtes-vous satisfait du résultat ?

MK < Oui, tout paraît simple, évident, mais en fait tout est compliqué. Lorsque l'on visite le bâtiment aujourd'hui, on a l'impression que rien n'a été modifié, mais c'est une illusion, en réalité, nos interventions sont nombreuses. Même si le projet a conservé toutes les qualités intrinsèques du bâtiment. Pour moi, ce dernier s'inscrit dans le quatrième espace temps, comme le Panthéon, dans la ronde du soleil. Ainsi le hall d'entrée s'avère être un véritable cadran solaire. ■



Assistant à la maîtrise d'ouvrage sur le chantier de réhabilitation de l'ancienne école d'aviation, **Claude**

Hacault, évoque les particularités de cette opération.

Imago < Quelles sont les spécificités de ce chantier ?

CH < Je dois avouer que j'étais un peu sceptique sur la capacité de ce projet à voir le jour pour plusieurs raisons. Le montage financier, le projet architectural, les solutions techniques, rien n'était ficelé. C'est la première fois que je commence un chantier sans que tout soit bouclé. Il n'y a jamais eu de véritable projet finalisé, ou plutôt il y avait un projet en constante évolution. Cette opération s'apparentait à quelque chose que l'on fait pour soi. C'était aussi tout le charme de ce chantier, même si j'ai eu quelques frayeurs.

I < Quelles ont été vos relations avec la maîtrise d'ouvrage ?

CH < Je n'avais jamais travaillé avec une maîtrise d'ouvrage composée de nombreux architectes, je pensais que ce serait plus simple. En fait j'étais entre un architecte et des architectes, l'un représentant la maîtrise d'œuvre, les autres la maîtrise d'ouvrage, chacune avec ses propres idées. Pas facile...

On ne discute pas de la même manière avec un client traditionnel, il fait confiance aux hommes de l'art. Dans le cas de la réhabilitation de la CFA, la démarche n'est pas la même. Tout le monde propose ses idées, mais à un moment, il faut choisir, car il faut construire.

I < Quelles étaient les contraintes techniques majeures de ce bâtiment ?

CH < Les problèmes de structures étaient de loin les plus complexes à traiter. Les règles de construction ont bien changé en 60 ans, dans les années 1930 tout était fait à minima, ainsi les poteaux sont très fins. Il fallait renforcer les structures sans les épaissir, d'où l'emploi du carbone.

L'anxiété permanente résidait aussi dans le chantier autoroutier voisin, car les fondations étaient très légères ; il faut souligner le véritable travail de concertation mené avec Cofiroute qui a pris de nombreuses précautions.

Pour les autres solutions, il a simplement fallu adapter des solutions éprouvées ailleurs comme les menuiseries acier.

d'un lieu clos, or, la proximité de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage, lieu public, et la dimension très urbaine du secteur nécessitent la conception d'un espace public ouvert. Le traitement sera vraisemblablement très minéral, ce que je regrette car le bâtiment est très sec, le végétal atténuerait cet aspect.



Mosaïque d'Isidore Odorico (Photo : Bruno Rousseau, service départemental de l'Inventaire).

I < Exprimez-vous quelques regrets concernant des solutions choisies ; quelles sont celles que vous avez pu faire adopter ?

CH < Il n'y a pas eu d'erreur dans les options retenues, hormis peut-être quelques détails. En revanche, je n'ai jamais cru à la possibilité de renforcer les planchers avec du kerto¹, je savais que les bureaux de contrôle n'accepteraient pas un produit dont on ignorait le comportement en plaque. Résultat, huit jours avant de poser le parquet, on ne savait pas ce que l'on poserait !

Quant à mes propositions, elles ne concernaient que des points de détail, sauf une : l'acoustique. En fin de chantier, j'ai attiré l'attention sur l'absence de traitement acoustique sur le plateau ouvert. Le flochage a été réalisé au dernier moment. Cet exemple illustre bien le déroulement du chantier, certains problèmes étaient évacués jusqu'au dernier moment.

I < Comment voyez-vous le futur traitement des abords du bâtiment ?

CH < Dans l'absolu, il faudrait refaire le jardin à la française à l'identique, tel qu'il figure sur les documents d'archives. Cela supposerait donc la création

I < Le bâtiment réhabilité est aujourd'hui livré, qu'en pensez-vous ?

CH < Je le trouve très beau, je l'ai d'ailleurs toujours trouvé intéressant, je le connais depuis que je suis gamin. Comme beaucoup d'enfants du quartier, j'ai joué dans les ruines de la CFA, et j'ai aussi participé à sa lente dégradation : on s'amusait à casser les fenêtres.

Et puis il y a eu d'agréables surprises sur ce chantier. Je ne pensais pas que les mosaïques pourraient être conservées. Elles avaient passé l'épreuve du temps, mais je craignais qu'elles ne supportent celle du chantier. De plus à chaque fois que l'on cassait un cloison, on constatait des différences de niveau. Seuls le CAUE et l'Architecte des Bâtiments de France y croyaient. J'avoue avoir été surpris par leur qualité et leur état de conservation à l'issue du chantier. Il aurait été en effet dommage de les supprimer.

Je retiens deux choses étroitement imbriquées de ce chantier : la constante évolution du projet et le véritable travail d'équipe entre l'équipe de maîtrise d'œuvre, celle de la maîtrise d'ouvrage et les entreprises. ■

¹ Bois aggloméré à forte résistante utilisé principalement en charpente industrielle bois.



Spécialisée dans la restauration du patrimoine ancien, l'entreprise Bonnel a réalisé le gros œuvre du chantier

de réhabilitation de l'ancienne école d'aviation d'Angers-Avrillé. Son directeur, **Patrick Bonnel**, souligne les spécificités de ce chantier.

Imago < En quoi le chantier de réhabilitation de l'ancienne école d'aviation a-t-il été une nouveauté pour votre entreprise ?

Patrick BONNEL < Nous travaillons traditionnellement sur du bâti ancien. C'est la première, fois que nous participons à la restauration d'un bâtiment en béton, et qui plus est un béton particulier puisque fabriqué dans les années 1930.

Le béton est créé dans les années 1880 ; mais ses applications courantes, plus récentes, remontent aux années 1920.

Le béton employé pour construire la CFA est donc un béton qui témoigne des connaissances de ce matériau dans les années 1930. Or, les règlements de l'époque ne correspondent pas aux normes actuelles ; le béton est utilisé différemment. Sa faible épaisseur représente une difficulté supplémentaire lors de la restauration.

Quant à l'état général du bâtiment avant chantier, il était la conséquence de plusieurs décennies d'abandon. Ainsi les étanchéités, après avoir subi les intempéries sans entretien étaient en très mauvais état. Mais il s'agissait d'une construction de qualité.

Je m'intéresse aux immeubles construits en béton à Casablanca, véritable laboratoire architectural dans les années 1925-1950.

I < Quelles sont les réponses techniques apportées sur un tel chantier ?

PB < Si le béton des années 1930 présente des caractéristiques qui rendent toute intervention plus complexe que sur un béton actuel, les techniques de restauration du béton sont aujourd'hui très pointues : le brochage, la reprise en

sous-œuvre, la passivation d'armature sont autant de processus qui ont permis de sauver de nombreux bâtiments en béton dont récemment la Compagnie Française d'Aviation à Angers.

Nous avons déjà utilisé ponctuellement ces techniques sur des ouvrages dégradés ou incendiés, mais sur un chantier de cette échelle, c'était la première fois.

Les résines, les fibres de carbone collées permettent de rigidifier le béton en conservant sa faible épaisseur. Quant à la passivation des armatures du béton qui consiste à empêcher le phénomène d'oxydation, elle se fait directement au cœur du matériau. Il s'agit là de véritables techniques chirurgicales.

Paradoxalement les aciers des années 1940 se corrodent beaucoup moins vite que nos aciers, certes plus résistants, mais plus fragiles à la corrosion.

I < Avez-vous rencontré quelques surprises sur le chantier ?

PB < Non, les études avaient été bien réalisées. Nous avons fait ce qui était prévu, selon les endroits les interventions étaient plus importantes ou au contraire moindre, mais nous sommes restés dans les prévisions.

I < Avez-vous perçu une différence dans les relations avec la maîtrise d'ouvrage, composée en partie d'architectes ?



Réunion de chantier du 26 janvier 2005 (Photo : Bruno Rousseau, service départemental de l'Inventaire).

PB < Le chantier s'est déroulé dans de bonnes conditions. Comme nous évoluons dans le patrimoine, sur des chantiers toujours particuliers, nous avons l'habitude du dialogue. Bien souvent ce dernier s'établit avec la seule maîtrise d'œuvre, en effet la maîtrise

d'ouvrage est souvent absente, on fait sa connaissance le dernier jour. Pour nous il n'y a pas de différence entre les deux. Or sur le chantier de l'école d'aviation, les deux parties étaient présentes. Le CAUE est un maître d'ouvrage « sachant », ce qui est rarement le cas, c'est pourquoi son implication était aussi forte et le dialogue toujours constructif.

I < Ce chantier de réhabilitation a-t-il nécessité une organisation spécifique ?

PB < Oui, compte tenu des différentes compétences exigées, nous avons créé un groupement d'entreprises. L'entreprise Bonnel était chargée d'effectuer la stabilité mécanique des planchers et la modification des structures, Protecfa a réalisé la passivation des armatures, la pose des résines et le travail de décoration et de coloration, enfin l'entreprise Carella a restauré les mosaïques conçues par Odorico.

I < La livraison a eu lieu en juillet dernier, le bâtiment est maintenant occupé. Quel est votre sentiment sur cette réhabilitation. Auriez-vous envisagé d'autres solutions que celles retenues ?

PB < Non, nous avons adhéré aux solutions proposées par l'architecte.

Je regrette simplement qu'aucune évocation des tags n'ait été conservée, car il s'agit d'une période importante dans l'histoire somme toute relativement courte de cet édifice. Certains tags auraient pu être prélevés et présentés comme éléments de décor, témoignages de l'histoire chaotique de ce lieu.

Je dois avouer qu'il s'agit d'un chantier à forte valeur sentimentale pour moi. Je connais ce bâtiment depuis que je suis gamin. Je passais devant à chaque fois que je venais à Angers. Je le trouvais déjà très beau, et j'ai toujours déploré son abandon. Alors participer à sa réhabilitation, après l'avoir vu se détériorer pendant trente ans, c'est une belle récompense. ■

L'INTÉGRALITÉ DES INTERVIEWS EST DISPONIBLE SUR SIMPLE DEMANDE AU CAUE DE MAINE-ET-LOIRE.

Maison de l'Architecture, des Territoires

Qui fait quoi ?

Alisée

Créée en 1991, l'association **Alisée** conduit des actions dans les secteurs de la maîtrise de l'énergie et des énergies renouvelables afin de contribuer localement aux objectifs communautaires et internationaux de réduction des émissions polluantes et de protection des ressources naturelles. Elle a pour objet de promouvoir :

- la maîtrise de l'énergie et les énergies renouvelables,
- les technologies respectueuses de l'environnement et n'épuisant pas les ressources naturelles,
- les principes du développement durable.

Pact-Anjou Habitat & Développement

Le **Pact-Anjou Habitat & Développement** est une association, créée en 2000, dont les activités principales contribuent à l'amélioration de l'habitat et à l'insertion sociale par le logement (maintien à domicile des personnes âgées, lutte contre l'insalubrité, accès au logement aux personnes en difficulté...).

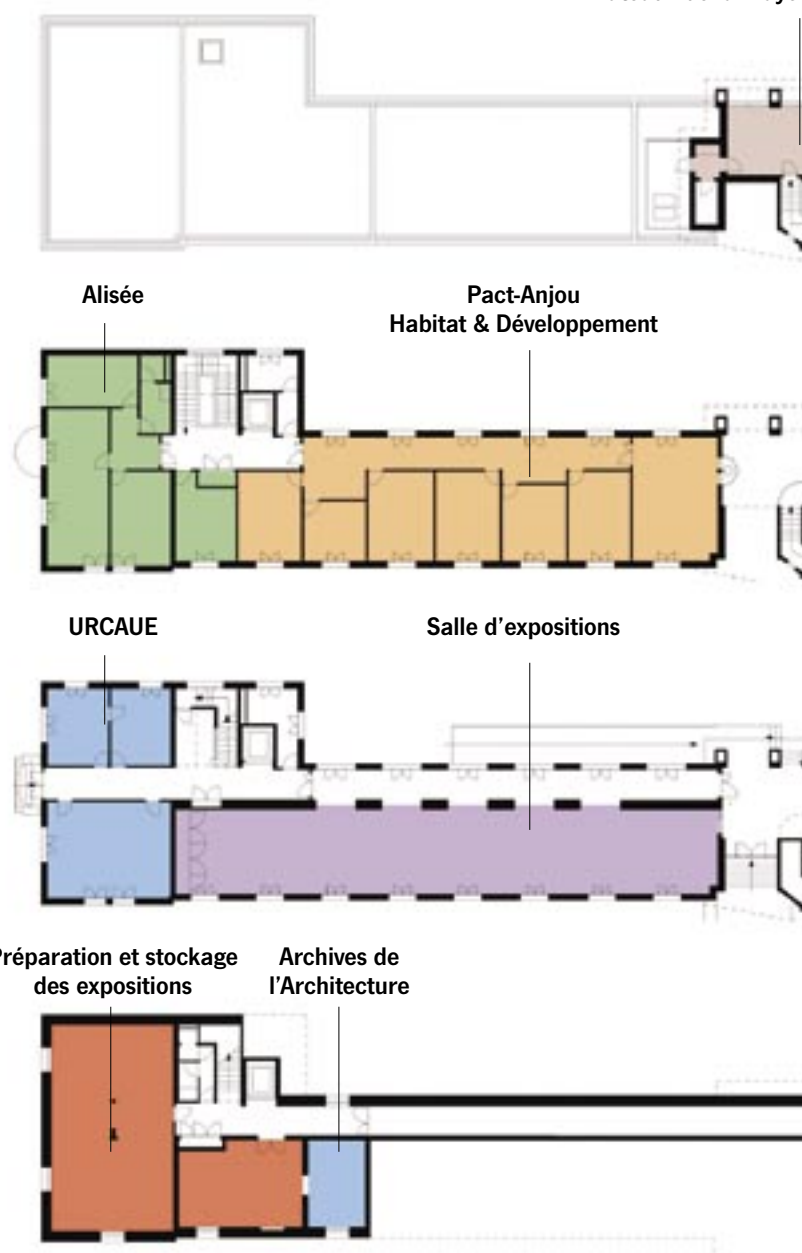
Union Régionale des CAUE

L'**Union Régionale des CAUE des Pays de la Loire** fédère, depuis sa création en 1983, les cinq CAUE de la région.

Les missions de l'URCAUE :

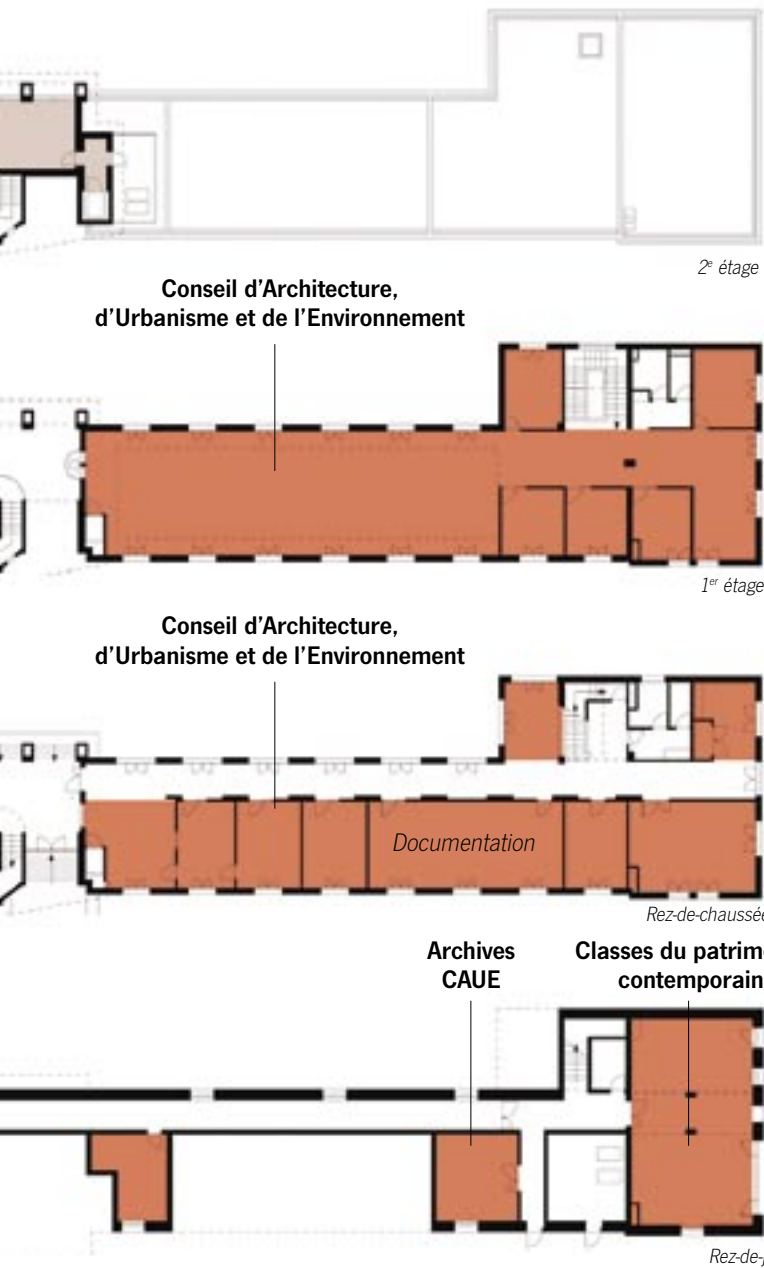
- Sensibiliser à la culture architecturale, urbaine et paysagère les différents publics
- Coordonner et valoriser les actions et initiatives départementales et régionales de conseil, d'information, de sensibilisation et de formation auprès des institutionnels, des professionnels et du grand public
- Être le trait d'union entre les CAUE, l'ensemble des équipes représente une soixantaine de professionnels
- Représenter et promouvoir les CAUE auprès des instances régionales.

Antenne CAUE
Plateaux de la Mayenne



et du Paysage

E - SODEMEL
me - Parc du Végétal



SODEMEL

La Société d'Équipement de Maine-et-Loire (SODEMEL) occupe au sein de la Maison un lieu emblématique de sa fonction passée. Au-dessus du hall en effet, un observatoire permettait aux élèves pilotes une vision générale sur l'aérodrome. La SODEMEL, aménageur des plateaux de la Mayenne et du Parc du végétal, y déploie aujourd'hui une antenne dédiée à ces opérations.

CAUE

Le CAUE de Maine-et-Loire occupe l'aile sud de l'ancienne école d'aviation. Il dispose en ce lieu des moyens utiles à l'épanouissement de ses missions. Espaces de travail des chargés d'études et des graphistes à l'étage, administration, mission culturelle et de formation au rez-de-chaussée. Le centre de ressources, ouvert au public, est maintenant à la hauteur de son fonds documentaire. En rez-de-jardin, un espace pédagogique, « Classes du patrimoine contemporain », attend l'avancement des travaux autoroutiers pour s'ouvrir aux scolaires.

La MATP accueille aussi...

Le Pôle Atlantique de formation continue des métiers du cadre de vie est le rassemblement et l'optimisation des moyens des CAUE des Pays de la Loire, de l'École d'Architecture de Nantes et des Syndicats départementaux de l'Union nationale des syndicats français d'architectes (UNSFA). Il propose une offre de formations destinées aux professionnels. Son implantation au sein de la MATP conforte la dimension régionale de cet outil.

Le Syndicat départemental de l'Union nationale des syndicats français d'architectes (UNSFA) dispose de son siège social à la MATP. Cette adresse illustre la proximité existant de très longue date entre le CAUE et les professionnels libéraux. Elle exprime également l'ambition de l'appropriation d'un espace dédié au débat et à la rencontre entre l'ensemble des acteurs départementaux et régionaux du cadre de vie.

Programmation culturelle

2005-2006

La Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage est un lieu de diffusion de la culture architecturale et urbaine. Elle dispose de plusieurs espaces dédiés à la formation (Pôle atlantique de formation continue), à la pédagogie des jeunes (classes du patrimoine contemporain), à la rencontre et au débat (forum de 80 places) et aux expositions. La Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage se veut donc un lieu ouvert au public et approprié. ■

EXPOSITIONS



Mémoire du lieu ▶
Exposition permanente

◀ **Dialogue(s)
Architecture &
Paysage**
14 octobre -
30 décembre 2005



**Verneau
100 vues et
légendes de la cité**
par Marc Legros, photographe
14 octobre - 14 novembre 2005

Les plateaux de la Mayenne
2 janvier - 17 février 2006

Palmarès départemental de l'architecture
22 février - 30 mars 2006

Petites machines à habiter
13 avril - 12 mai 2006

Jeunes Architectes Ligériens - NAJA II
15 juin - 15 juillet 2006

PUBLICATIONS

Publication du journal IMAGO
Chaque trimestre

Métamorphoses : André et Philippe MORNET, Angers, XX^e siècle
Juin 2006

VOYAGES D'ÉTUDE ET DE DÉCOUVERTE

Architecture et développement durable en Grande-Bretagne
Du dimanche 23 au jeudi 27 avril 2006

Quinze ans d'innovations architecturales et urbaines à Berlin
Juin 2006

RENCONTRES CARTE BLANCHE À ...

La Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage s'ouvre aux professionnels de l'architecture en leur donnant « Carte blanche ».

Le 1^{er} mardi de chaque mois 18 h 30 - 20 h

- 8 novembre 2005 ▶ *François BRUNET et Vincent PRUD'HOMME, artistes*
- 6 décembre 2005 ▶ *Daniel ROUSSEL, architecte de la Ville d'Angers*
- 7 février 2006 ▶ *Jean-Pierre LOGERAIS, architecte*
- 7 mars 2006 ▶ *Guillaume SEVIN, paysagiste et scénographe*
- 4 avril 2006 ▶ *François NARBONNES et Sabine LUXEY, architectes*
- 2 mai 2006 ▶ *Martial et Lionel VIÉ, architectes*
- 6 juin 2006 ▶ *LUCIE LOM, artistes*

CONFÉRENCES COMPRENDRE L'ARCHITECTURE ET LA VILLE CONTEMPORAINE

Le 3^e jeudi de chaque mois 18 h 30 - 20 h

- 17 novembre 2005 ▶ *Un projet culturel dans la ville : Le Quai*
Laurent-Marc FICHER, architecte de l'agence Architecture studio
- 15 décembre 2005 ▶ *Patrimoine du XX^e siècle et modernité du projet*
Maxime KETOFF, architecte de la réhabilitation de l'ancienne école d'aviation
- 19 janvier 2006 ▶ *L'invention d'un morceau de ville : les plateaux de la Mayenne*
Thierry HUAU, paysagiste
- 16 février 2006 ▶ *Actualité de la création architecturale et urbaine en Maine-et-Loire*
Dominique AMOUROUX, critique
- 16 mars 2006 ▶ *La modernité de LEDOUX*
À l'occasion du bicentenaire de la mort de Claude-Nicolas LEDOUX
Marc FRUCTUOSO, enseignant à l'école spéciale d'architecture de Paris et à l'Université de Marc-Bloch Strasbourg
- 20 avril 2006 ▶ *Les nouveaux modes d'habiter*
Jean-Louis VIOLEAU, sociologue
- 18 mai 2006 ▶ *Paysages de jardin*
Louis-Michel NOURRY, professeur et directeur du département de recherche de l'école d'architecture de Bretagne
- 15 juin 2006 ▶ *Fernand POUILLON, un architecte moderne*
Danièle VOLDMAN, directrice de recherche au CNRS

AUTRES MANIFESTATIONS

- 14 octobre 2005 ▶ *Inauguration de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage*
- 15 et 16 octobre 2005 ▶ *Portes ouvertes*
- 13 janvier 2006 ▶ *Remise du prix départemental de l'Architecture et de l'Aménagement*
- 2 et 3 février 2006 ▶ *Colloque national sur les Territoires*
- 16 au 19 mars ▶ *Vivre les villes*
- 3 au 8 avril 2006 ▶ *Semaine de l'Architecture*
- 30 mai au 5 juin 2006 ▶ *Semaine du développement durable*
- 21 juin 2006 ▶ *Architecture et musiques*

La MATP

au service des particuliers

L'ESPACE INFO → ÉNERGIE

- Sur rendez-vous
au 02 41 93 00 53

L'espace INFO → ÉNERGIE assuré par l'association Alisée, met au service des particuliers une offre d'information gratuite, neutre et indépendante, en donnant la priorité à la maîtrise de l'énergie. Les conseillers d'Alisée répondent aux questions relatives à l'énergie, aident à faire des économies et orientent vers les aides financières existantes. L'espace INFO → ÉNERGIE est également un centre de ressources documentaires, général et technique ouvert aux enseignants, aux étudiants comme au grand public. ■

L'ASSISTANCE ARCHITECTURALE

- Sur rendez-vous
au 02 41 22 99 99

L'assistance architecturale assurée par le CAUE de Maine-et-Loire est ouverte à tous les particuliers soucieux de la qualité de leur projet de construction, dispensés du recours obligatoire à un architecte et souhaitant obtenir l'aide et le conseil dans l'élaboration de leur projet. Chaque mardi, mercredi, jeudi et vendredi matin, une permanence est assurée par un architecte conseiller qui reçoit sur rendez-vous les particuliers, gratuitement. ■

LE CENTRE DE DOCUMENTATION

- Sur rendez-vous
au 02 41 22 99 82

Le centre de documentation du CAUE est à la disposition des professionnels, des particuliers, des scolaires et des étudiants les lundi, mardi, jeudi, vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h (sur rendez-vous). Il propose en consultation un fonds documentaire spécialisé en architecture contemporaine et locale, en construction, aménagement, urbanisme et paysage. ■

Une trentaine de périodiques (Anthos, Ajda, Amc, Archiscopie, Artpress, Ciel, Construction Moderne, Le courrier de l'Andafar, le Courrier de l'environnement, d'Architecture, Diagonal, Empreintes, Équipement magazine, Étapes Graphiques, Études Foncières, Géomètre, L'Anjou, Le Moniteur, la Pierre d'Angle, la Lettre du Cadre, Les Carnets du paysage, Pages paysages, Élus, Séquences bois, SVM Mac, Techniques et Architecture, Urbanisme, 303).

Des bulletins d'informations d'institutions ou d'associations (bulletin d'informations : Angers, Cholet, Saumur, Trélazé... et autres bulletins municipaux, Ademe, etc.)
Des ouvrages de références et des codes et dictionnaires juridiques (codes de la construction et urbanisme de l'environnement et des nuisances, dictionnaire permanent de la construction)
Tous ces documents sont en partie référencés dans la base documentaire Alexandrie.

Sur le site internet www.caue49.com, des fiches référentielles présentent des réalisations départementales en architecture, urbanisme, paysage et environnement dans la rubrique Observatoire. Cette base est alimentée au fur et à mesure des opérations sélectionnées (démarrage de cette mise en ligne été 2005). Un lien avec six autres CAUE (CAUE 44, 45, 58, 59, 72 et 95) possédant le même outil donne à cet observatoire un début de dimension nationale. ■





Trafic

François Dallegret donne
du sens et à voir



Vue nocturne de la façade avant de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage ponctuée par l'œuvre de François Dallegret.

François Dallegret est un artiste franco-canadien. Il vit et travaille à Montréal. Son propos porte sur le signe et, depuis les années soixante, sur la révélation des lieux et du sens que leur situation suppose. Il ne détourne pas, il ravaude, met en relation et écrit l'évidence. C'est ainsi qu'il propose à Airbus industrie le balisage de l'itinéraire de convoyage des éléments de l'A380 entre Bordeaux et Toulouse, c'est ainsi aussi qu'il marque de hauts mâts lumineux le paysage du port de Toronto, c'est ainsi enfin qu'il ponctue le boulevard des ardoisières à Trélazé, en 2000, en utilisant la lumière comme un matériau de mémoire. Son travail sur la « ponctuation fluoescence » lui donne rapidement une reconnaissance internationale. Il est présent au MoMA de New-York et remarqué dans le cadre de la grande exposition rétrospective de l'Op'art que propose le Centre Georges Pompidou en 2001. Sollicité pour une intervention en accompagnement de la réhabilita-

tion de l'ancienne école d'aviation, François Dallegret cherche à résoudre l'énigme d'une cohabitation. Il crée le lien entre un bâtiment dont l'assise est aujourd'hui confirmée et le mouvement qu'à court terme, induira l'ouverture de l'ouvrage autoroutier qui le borde en contrebas. Une affaire de correspondance. Chaque passage de véhicule dans le tunnel autoroutier fera l'objet d'un défilement lumineux sur la façade de l'ancienne CFA, dix-huit plaques de diodes ayant été installées en lieu et place d'anciennes bouches de ventilation des dortoirs. Le trafic est révélé par cette animation lumineuse. L'autoroute oubliée, après tant de débats, se rappelle ainsi au bon souvenir de ceux qui ont tant craint ou tant attendu sa mise en œuvre. Alors que l'ancienne école réhabilitée est la dernière trace du passé aéronautique de ce territoire, l'œuvre de François Dallegret sera la seule marque que le lieu offre d'une étrange cohabitation. ■

Inauguration

de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage

Le 14 octobre 2005 à 11 heures, Renaud Donnedieu de Vabres, ministre de la Culture et de la Communication et Christophe Béchu, président du Conseil général, répondant à l'invitation de Christian Gaudin, président du CAUE, inaugureront la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage.

À l'issue de cette inauguration, un buffet régional sera partagé avec les invités puis une rencontre sur le thème de l'exposition Dialogue(s), proposée par l'Union régionale des CAUE des Pays de la Loire, sera ouverte.

Le samedi 15 et dimanche 16 octobre feront l'objet de Portes ouvertes, le public étant accueilli par l'ensemble de l'équipe du CAUE pour une découverte des lieux. Le mercredi 19 octobre, de 14 à 18 heures, une rencontre sur le thème de la pédagogie de l'espace est proposée aux enseignants, animateurs et acteurs de la sensibilisation et la formation de la petite enfance. ■

Prix départemental

de l'Architecture et de l'Aménagement



Parmi 66 candidatures proposées par les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage du Maine-et-Loire, le jury réuni le 18 juillet a sélectionné 24 opérations en architecture et 3 en aménagement.

À la fin de l'année, ce même jury se réunira pour désigner les lauréats et une cérémonie de remise des prix se tiendra en début d'année 2006.

Les opérations sélectionnées sont :

Angers

Archives départementales (SCPA BERTHELOT-FOUCAULT, architectes)

Centre Formation pour Adultes (Anne et Pierre de COQUEREAUMONT et Hervé LEBRETON, architectes)

Colombarium cimetière de l'Ouest (Jean-Pierre BASTIDE-FOUQUE, architecte)

Crèche (Pierre JAHAN, architecte)

Faculté de pharmacie (SELAS Frédéric ROLLAND, architecte)

Habitat collectif (SELAS Frédéric ROLLAND, architecte)

Laboratoires de bactériologie végétale (ROCHETEAU-SAILLARD, architectes)

Musée des Beaux-Arts (Gabor MESTER DE PARAJD, architecte MH et Antoine STINCO, architecte)

Place St-Eloi et jardins du Musée (Cabinet H.Y.L., paysagistes)

Maison individuelle (Bruno FOUCAL, architecte)

Agence technique départementale (Pierre JAHAN, architecte)

Centre-bourg (Atelier Paul ARENE, paysagistes)

Base nautique (RO-ME, architectes)

Lycée Narcé (Sophie SEIGNEURIN et Jacques AUSTRY, architectes)

Salle de loisirs (Bernard GREGOIRE et Agence GRIMAUD, architectes)

Collège Colbert (SCP DUBOIS-JEANNEAU, architectes)

Bureaux du SIEM (SELAS Frédéric ROLLAND, architecte)

Centre de loisirs sans hébergement (RO-ME, architectes)

Centre de loisirs fluvial (Jean-Marc MAUPOU, architecte)

Cimetière (Anne et Pierre de COQUEREAUMONT et Hervé LEBRETON, architectes, Bosc et Pigot, paysagistes)

Groupe scolaire les Remparts (Dorothée GUENEAU et Raffaël MELIS, architectes)

Vestiaire-tribune du stade Conotte (SELAS Frédéric ROLLAND, architecte)

Équipement culturel (DESHOULIERES-JEANNEAU, architectes)

Hôtel de ville (SARL MENARD, architecte)

Maison individuelle (Bénédicte THEVENIN, architecte)

Maison individuelle (Bernard DENIS-CALLIER, architecte)

Hôtel de ville (Lipa et Serge GOLDSTEIN, architectes). ■

Avrillé

Baugé

Beaucouzé

Bouchemaine

Brain-sur-l'Authion

Cerqueux (Les)

Cholet

Écouflant

Juvardeil

Montreuil-Bellay

Montreuil-Juigné

Pellouailles-les-Vignes

Pouancé

Ste-Gemmes-d'Andigné

Ste-Gemmes-sur-Loire

Trélazé

JOURNÉES DU PATRIMOINE



Véritable succès pour la première manifestation grand public de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage. Près de 3000 personnes sont venues découvrir le bâtiment de l'ancienne école d'aviation réhabilité lors des Journées du Patrimoine qui se sont déroulées le 17 et 18 septembre dernier.



REFLETS

PATRIMOINE DE MAINE-ET-LOIRE

Depuis 2001, les fiches *Reflets*, *Patrimoine de Maine-et-Loire* présentent le patrimoine de l'Anjou dans toute sa diversité. Réalisées par le service de l'Inventaire et le CAUE de Maine-et-Loire, les 9 nouvelles fiches ont été diffusées à l'occasion des Journées du Patrimoine. Ces fiches sont consultables sur le site du Conseil général. www.cg49.fr

Calendrier

Expositions

PARIS

Dans le cadre de l'année du Brésil en France, le Centre Pompidou présente une installation inédite de **Marepe**. Né en 1970 à Santo Antônio de Jesus (Bahia, Brésil), Marepe, Marcos Ruis Peixoto, est l'un des artistes les plus connus de la scène artistique brésilienne.
Centre Pompidou
Du 15 septembre 2005 au 16 janvier 2006
www.centrepompidou.fr



ANGERS

Musée des Beaux Arts
Angers 2015 : projet de ville, projet de vie
salle d'exposition temporaire, entrée gratuite
« Quel sera le visage d'Angers dans dix ans ? Angers prépare son avenir avec la volonté de placer les préoccupations des Angevins au centre du développement de leur ville. Les projets urbains ne manquent pas : reconquérir les berges de la Maine, favoriser la mobilité des Angevins et les déplacements doux, renouveler la ville tant par une rénovation des quartiers péri-urbains que par la construction d'un nouveau quartier... L'exposition offrira une image d'une ville moderne, dynamique, ambitieuse, une ville référence pour le XXI^e siècle ».
Du 13 octobre au 11 décembre 2005

RABLAY-SUR-LAYON

Retrouvez sur le site toute la programmation jusqu'au 31 décembre 2005 de la Galerie du Village d'artistes : www.rablaysurlayon.com

Colloques/salons/ autres manifestations

PARIS

L'UNSA (l'Union nationale des Syndicats Français d'Architectes) organise son 36^e congrès à Paris sur le thème **Cohésion Sociale et Architecture**
Les 6, 7 et 8 octobre 2005 au cirque d'Hiver
www.unsfa.com

PARIS

BATIMAT 2005
Salon international de la construction
Thème de sa 25^e édition : **Le développement durable**
Paris expo, Porte de Versailles Paris, France,
7-12 novembre 2005
www.batimat.com

PARIS

Énergie solaire et bâtiment, 2^e colloque national les 17, 18 et 19 octobre 2005
Palais de la Bourse à Paris
www.ademe.fr

ANGERS

Les rencontres Angers 21 ville durable
Développement durable : quel modèle de ville pour demain ?
Les 13 et 14 octobre 2005 au centre des congrès
www.angers.fr

ANGERS

Les 3^e rencontres du végétal les 17 et 18 novembre 2005
Institut National d'Horticulture
« Maîtrise des productions, qualité des produits et de l'environnement »
<http://rencontres-du-vegetal.agrena.org/>

ANGERS

La Loire, Territoire de développement ?
Les agences d'urbanisme ligériennes (Angers, Orléans, Tours, Nantes et Chinon), les CAUE, les DDE, les SDAP et la mission Val de Loire organisent un colloque sur le développement ligérien
Le 30 novembre 2005
www.auao.org/auao

ANGERS

Maison de l'environnement et l'association Alisée
Toutes les informations et animations du dernier trimestre 2005
www.angers.fr

Livres

Les derniers livres arrivés à la Doc :

- Collectif, *À travers bourgs et villages, balades de rues des Mauges à la Loire*, Ed. Carrefour des Mauges Tome 1. 2004, 81 p.
- Collectif, *À travers bourgs et villages, balades de rues des Mauges à la Loire*, Ed. Carrefour des Mauges Tome 2. 2005, 81 p.
- Collectif, *Arbres remarquables en Mayenne*, Ed. C.A.U.E. & Eco-industries, 2005, 120 p.
- Collectif, *Bien construire dans le Talmondaïs*, Ed. Conseil général de la Vendée, 2005, 110 p.
- LEGROS Marc, *Monplaisir 100 vues et Commentaires du quartier*, 2005, 228 p.





Retour sur images

l'anticipation créative

Un bâtiment n'est jamais (ou presque) laissé à l'abandon, sa ruine lui donne une nouvelle fonction. Même lorsque sa situation semble désespérée, il peut faire doucement sa mue et nous offrir une

nouvelle peau. Celles du forum romain inspiraient les peintres romantiques du XIX^e siècle, celles de l'École d'aviation ont été, pendant dix ans, le champ d'expérimentation d'une autre génération, celle des graphes et des tags inventivement déployés sur tout ce qui pouvait encore, debout, être support. Cet investissement plastique, respectueux jusque dans la provocation des mots et des formes, était par nature

éphémère et a cessé avec le début du chantier de réhabilitation. Il n'en reste pas moins remarquable de qualité. Entorse à l'habituelle destinée, sa mémoire est aujourd'hui numériquement sauvegardée. ■



MÉTAMORPHOSE P.2
Histoire d'un sauvetage d'une ancienne école d'aviation... à la MATP
Après 13 mois de chantier, embarquement immédiat (B. LETELLIER)

PORTE-VOIX P.6
Témoignages, acteurs d'hier et d'aujourd'hui (S. PROUTEAU)

MODE D'EMPLOI P.12
MATP, qui fait quoi ?
Programmation culturelle 2005-2006

La MATP au service des particuliers
Trafic, François Dallegret donne du sens et à voir (B. LETELLIER)

ÉCHOS DU CAUE P.18
Inauguration de la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage
Prix départemental de l'Architecture et de l'Aménagement (B. LETELLIER, C. BODINIER)

DÉCOUVERTE P.20
Retour sur images, l'anticipation créative (B. LETELLIER)

IMAGO n°31 - Octobre 2005
Publication trimestrielle
du CAUE de Maine-et-Loire
312 avenue René Gasnier
49100 ANGERS
Tél : 02 41 22 99 99
Fax : 02 41 22 99 90
Courriel : contact@caue49.com
Site : www.caue49.com

Directeur de la publication :
Bruno LETELLIER
Maquette : Manuela TERTRIN
Crédit photos : sauf mention contraire
CAUE de Maine-et-Loire
Papier recyclé : CyclusPrint 115g/m²
Dépôt légal : Octobre 2005
Impression : Atlantique Graphic
N° ISSN : 1282-5204

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
de Maine-et-Loire

